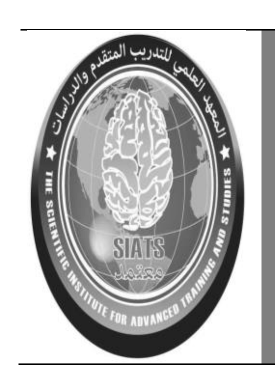


SIATS Journals

Journal of Human Development and Education for specialized Research

(JHDESR)

Journal home page: http://www.siats.co.uk



مجلة التنمية البشرية والتعليم للأبحاث التخصصية

العدد 3، المجلد 3 ، أكتوبر 2017م.

e ISSN 2462-1730

قطاع النقل في المملكة العربية السعودية وأهميته في تحقيق التنمية الاقتصادية :
دراسة في التحديات والحلول للمدة 2005-2015

The Transport Sector in the Kingdom of Saudi Arabia and its Importance in Achieving Economic Development: A Study on Challenges and Solutions 2005-2015

الاستاذ المساعد :

بان علي حسين المشهداني كلية الادارة والاقتصاد – قسم الاقتصاد – جامعة البصرة – العراق

banali.hu81@gmail.com

1439هـ -2017م



ARTICLE INFO
Article history:
Received 1/8/2017
Received in revised form 25/8/2017
Accepted 1/10/2017
Available online 15/10/2017
Keywords:
Insert keywords for your paper

Abstruct

Transport activity is considered one of the most important activities special for logistic distribution and supply in most companies, where the cost of transportation is equal to 2/3 of the total cost of logistic distribution and supply and it is estimated at 9% -10% of the gross national product. To achieve economic and human development in any country, this is associated with facilitation and abilities of appropriate transport systems, so it is necessary for the planning process of transport to depend on a sound scientific basis and on the basis of a balance between the rapid development of transport systems on the one hand and economic and social conditions on the other. The transport system of the Kingdom of Saudi Arabia consists of roads, air and sea transport and railways. The transport sector in KSA faces many challenges, including the provision of safety requirements, the preservation of the environment from environmental pollution and the enhancement of national security missions. The Hajj represents a unique event, where the number of pilgrims increases each year .The future prospects for the development of the transport sector in the Kingdom is that the government will increase its spending on infrastructure and future projects in order to achieve economic diversification and sustainable growth in all modes of TransportationThe study aims to clarify : chapter one : transport concept and its importance as well as its classifications. Chapter two : the role of human development in transport sector . chapter three : The role of logistics and modern technology in the development of various means of transport around the world. Chapter Four: The reality of the transport sector in the Kingdom of Saudi Arabia and the challenges it faces for the period (2005-2015). Chapter five : Future prospects for the development of the transport sector in the Kingdom of Saudi Arabia. The problem of research is :" transport system development in Saudi Arabia facing the of a major challenge which is the need for a comprehensive and organized strategy for structural and institutional reform despite of the future plans developed for the development of this sector and the increase in financial allocations to the state budget in the field of transport and communications. The researcher has relied on the descriptive analysis , the collection of data , modern statistics from various sources and organization and analysis them

Keywords: Transport sector, Logistics, Economic and Human Development, Challenges, Future Prospects, Transport and Communications Provisions

الملخص



يُعد نشاط النقل من أهم الأنشطة الخاصة للتوزيع والامداد اللوجستي في معظم الشركات إذ ان كلفة النقل تساوي 3\2 من الكلفة الكلية للتوزيع والامداد اللوجستي وتقدر بنحو 9%-10% من الناتج القومي الاجمالي ، ولتحقيق التنمية الاقتصادية والبشرية في أي دولة لابد من توافر تسهيلات وامكانيات نظم النقل المناسبة ، لذلك يستدعي الامر أن تقوم عملية تخطيط النقل على أساس علمي سليم وعلى أساس توازن بين التطور السريع لنظم النقل من جهة والظروف الاقتصادية والاجتماعية من جهة اخرى ، وتتكون منظومة النقل للمملكة العربية السعودية من الطرق البرية والنقل الجوي والبحري وخطوط السكك الحديدية ، ويواجه قطاع النقل فيها تحديات كثيرة منها توفير متطلبات السلامة والحفاظ على البيئة من التلوث البيئي وتعزيز مهمات الامن الوطني، وكذلك الحج فإنة يمثل حدثا فريدا يتمثل بزيادة أعداد الحجاج والمعتمرين في كل عام وهذا يتطلب توفير خدمات النقل ومرافقة ، أما الآفاق المستقبلية لتطوير قطاع النقل في المملكة فيتمثل بقيام الحكومة برفع وتيرة انفاقها على البنى التحتية والمشاريع المستقبلية من اجل تحقيق التنويع الاقتصادي والنمو المستدام في جميع انماط وسائل النقل .

ويهدف البحث الى بيان المبحث الاول :- مفهوم النقل وأهميتة وتصنيفة ، والمبحث الثاني :- دور التنمية البشرية في قطاع النقل ، المبحث الثالث :- دور اللوجستيات والتكنلوجيا الحديثة في تطور وسائل النقل المختلفة حول العالم ، المبحث الرابع :- واقع قطاع النقل في المملكة العربية السعودية والتحديات التي تواجهه للمدة (2005- 2015) ، المبحث الخامس: - الآفاق المستقبلية لتطوير قطاع النقل في المملكة العربية السعودية ، اما مشكلة البحث : على ضوء ماتقدم يواجه تطوير منظومة النقل في المملكة العربية السعودية تحدي رئيسي يتمثل في الحاجة الى استراتيجية شاملة ومنظمة للاصلاح الهيكلي والمؤسسي على الرغم من الخطط المستقبلية التي وضعت لتطويرهذا القطاع والزيادة في المخصصات المالية لميزانية الدولة في مجال النقل والاتصالات . ولقد اعتمد الباحث على التحليل الوصفي والجمع للبيانات والاحصاءات الحديثة من مختلف المصادر وتنظيمها وتحليلها.

الكلمات المفتاحية : قطاع النقل ، اللوجستيات ، التنمية الاقتصادية والبشرية ، التحديات ، الآفاق المستقبلية ، مخصصات النقل والاتصالات

المقدمة :

يُعد قطاع النقل من القطاعات الناهضة بالاقتصاد الوطني لما يوفره من تأمين حركة نقل الركاب والبضائع على النطاق المحلي والدولي وما يلعبه من دور رائد في دفع عجلة الاقتصاد وتقديم الخدمات للقطاعات الانتاجية والخدمية الاخرى ،



كما يوفر هذا القطاع فرصا للاستثمار وايجاد فرص للعمل ، فهو يمثل عصب الحياه الاقتصادية في اي دولة ويأتي تأثير وسائلة المختلفة في حياه المجتمع من زاويتين مهمتين هي ، الاولى قدرة وسائل النقل بما تمثله من دور في تحديد تركز الأفراد ، وأما الثانية فهي قدرة وسائل النقل في التأثير وبدرجه كبيرة على قدرة الأفراد على دفع الآسعار للسلع التي تنقلها هذة الوسائل إذ تدخل تكاليف النقل في أسعار بيع السلع كذلك فهي تؤثرعلى تكاليف نقل المواد الخام والسلع الوسيطة في اسعار بيع المنتجات النهائية ، ويشكل النقل جزءاً مهما في الحياه المعاصرة لكونة يمثل عنصرا مهما في حياه معظم المجتمعات ، وتعد وسائل النقل ونظمها مؤشرا ومقياسا عادلاً لمدى نمو وتقدم الدول والشعوب

لقد أولت المملكة العربية السعودية اهتماماً كبيراً لتطوير قطاع النقل ومشاريع البنية التحتية من خلال زيادة المخصصات المالية في ميزانية الدولة رغبة منها في توفير قطاع نقل متكامل يشمل جميع الانماط لمواكبة احتياجات المملكة المستقبلية وفي الوقت نفسه فهو يتميز بالسلامة والفعالية والكفاية والتطور التقني ويعمل على تعزيز التنمية الاقتصادية وتشجيع القدرة التنافسية للمملكة على المستوى العالمي كما يضمن توفير بيئة صحية وآمنة لآفراد المجتمع ، اذ توقعت الهيئة العامة للاستثمار في المملكة نمو الطلب على الشحن المحلي بمعدل سنوي يتراوح 4%-5% وتنمو حركة الشحن الجوي والبحري بمعدل 5%-8% في عام 2020 .

لذلك سيكون هدف البحث : هو بيان مفهوم النقل واهميتة ، دور التنمية البشرية في قطاع النقل ، دور اللوجستيات والتكنلوجيا الحديثة في تطور وسائل النقل المختلفة حول العالم ، واقع قطاع النقل في المملكة العربية السعودية والتحديات التى تواجهه للمدة 2005-2015 ، الآفاق المستقبلية لتطوير قطاع النقل في المملكة العربية السعودية .

مشكلة البحث : في ضوء ماتقدم فأن تطوير منظومة النقل في المملكة العربية السعودية تواجه تحدياً رئيسياً يتمثل في الحاجة إلى استراتيجية شاملة ومنظمة للاصلاح الهيكلي والمؤسسي على الرغم من الخطط المستقبلية التي وضعت لتطوير هذا القطاع والزيادة في المخصصات المالية لميزانية الدولة في مجال النقل والاتصالات .

فرضية البحث : إنطلاقا من الاشكالية الرئيسة تم صياغة الفرضية وهي مامدى أهمية النقل على مستوى الاقتصاد الوطني ، وما هو الدور الرئيس لوسائل النقل المختلفة في المساهمة لتحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية للدول، وكيف ان تطبيق التكنلوجيا الحديثة أدى إلى تطور وسائل النقل المختلفة حول العالم وتطور مؤشر الاداء اللوجستي لها

منهجية البحث :



إعتمد الباحث على التحليل الوصفي والجمع للبيانات والآحصاءات الحديثة من مختلف المصادر وتنظيمها وتحليلها من أجل بيان واقع منظومة النقل في المملكة العربية السعودية وآفاقها المستقبلية .

المبحث الاول :- مفهوم النقل وأهميتة وتصنيفة

لقد عرف النقل بأنه هو حركة الناس والسلع والمرافق اللازمة للقيام بذلك وله ثلاث أبعاد :- (دليل تخطيط النقل في المدن السعودية 2006 ، 2) البعدالأول : الفراغ وهو المسافة الفاصلة من مدينة إلى مدينة ومن قرية إلى قرية ومن دولة إلى دولة ، البعد الثاني : الزمن وهو ساعة من ساعات اليوم ذروة أوخارج الذروة ، البعد الثالث : حاله الحركة وهي حركة الانسان أو البضائع . هناك مفهوما روبنسون وبامفورد للنقل إذ عَرفا النقل بأنه مرتبط بحركة الاشخاص أو السلع لغرض معين وبلغة الاقتصاد فإن الطلب على النقل مشتق من الطلب على تسهيل حركة الاشخاص أو السلع ، ويكون النقل مفيداً طالما يوفر خدمة ويشير علماء الاقتصاد إلى انه عامل من عوامل الانتاج على حد قول كل من روبنسون وبامفورد . (بروال 2011 ،4) ، اما أهمية النقل فهو يعد من وجهة نظر الاقتصاد نشاطاً انتاجياً من حيث تقريبه في المكان ، وهو يخلق قيمة اقتصادية بنقله البضائع والافراد وبدون نشاط النقل لايمكن لأي منشأه أعمال حديثة أن تعمل وتنقل المواد الخام الاولية ومستلزمات الانتاج من موقعها إلى مواقع الانتاج وبعدها تنقل الى أسواق التصريف العالمية ، وإن أي قصور في هذا النشاط سيؤثر سلبا على عملية التدفق السلعي بين المراكز الانتاجية والاستهلاكية وتأتي أهمية النقل على مستوى الدولة ككل في خلق حركة تقدم للاقتصاد الوطني من خلال مايلي : - (مصطفى والعبد 2004 ، 146).

1- المساهمة في خلق ظروف المنافسة :

عندما لاتتوفر وسائل النقل فإن حجم السوق سوف يقتصر على تلك المناطق المحيطة بمراكز الانتاج وعلى وفق ذلك سوف يختفي عنصر المنافسة أمَا عندما يتوفر قطاع نقل وشحن متقدم فسوف يخلق عنصر المنافسة بين السلع والخدمات المماثلة فضلاً عن توفير بعض السلع غير المنتجة محلياً .

2- تحقيق اقتصاديات الحجم في مجال الانتاج :



إن اتساع الاسواق نتيجة توفر وسائل النقل والشحن يساعد المنشآت على الاستفادة من اقتصاديات الحجم الكبير كما يساعدها على اختيار مراكز الانتاج التي تساعد المنشأة على التمتع ببعض المزايا الجغرافية .

3- تخفيض تكاليف انتاج السلع والخدمات :

ان توفر وسائل النقل والخدمات سوف يساعد على تخفيض تكاليف الانتاج كون تكلفة النقل هي أحد عناصر التكلفة الكلية للانتاج وإن توفرها سوف يساعد المنشآت الانتاجية إلى تخفيض في اسعار المنتجات بأقل تكلفة ممكنة مما يساعد على نقلها الى أبعد المناطق الجغرافية .

4- تساوي الأسعار واستقرارها :- (محمود 2001 ، 19)

كلما ازدادت الكمية المعروضة من السلع في منطقة ما فإنة من خلال نشاط النقل سوف يتم توزيع السلع الى اماكن اخرى تعاني نقص هذه السلع فضلاً عن ذلك فإن النقل سوف يعمل على نقل السلع والمنتجات من اماكن يقل الطلب فيها الى اماكن اخرى يزداد الطلب على هذة المنتجات .

5- نفقات العائلات في النقل :

إن الاستعمالات المتكررة لوسائل النقل وضرورة الاستفادة من مختلف خدماته تلزم الافراد على تحديد استهلاكهم سواء أكان بأستعمال وسائل النقل العام أو الخاص ، وتتحكم بذلك عوامل عدة منها :- (كافي 2011 ، 15)

1- تكلفة النقل بالنسبة للدخل وهي مقدرة الفرد على دفع ثمن تنقلاتة من مكان إلى آخر مرتبطة بعدد الرحلات ، لذلك يجب الأخذ بالاعتبار حجم العائلة والدخل الثابت والصافي للفرد.

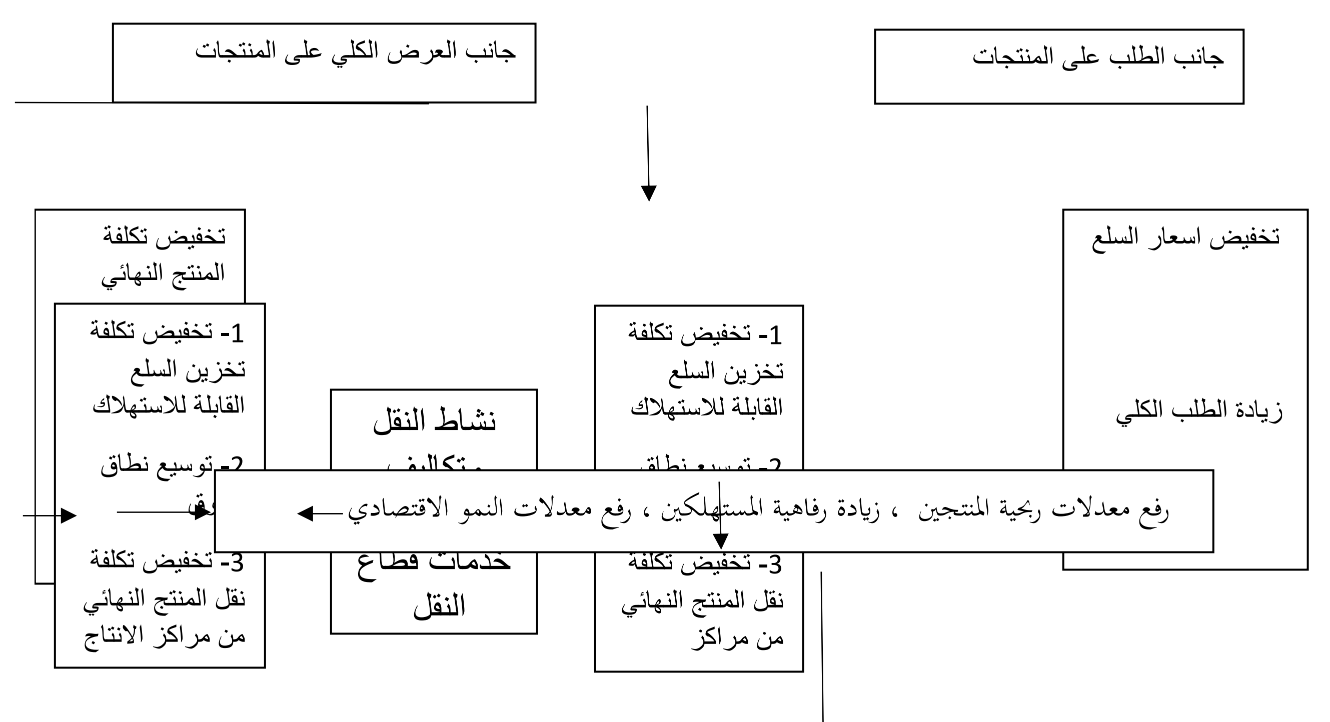
2- نفقات الدخل حسب حجم المدن أي إن حجم المدينة يمكن أن يحدد نفقات النقل فكلما كانت المدينة كبيرة كلما كانت حركة المرور كبيرة والكثافة السكانية مرتفعة ومن ثم زيادة الطلب على النقل من جهة وزيادة النفقات من جهة أخرى بالعكس اذا كانت المدن صغيرة فتكاليف النقل ترتبط بمدى ربط المدن والقرى بالمدن الكبيرة والخطوط الرئيسة وعلية فإن تكاليف النقل تتأثر باختيار وسيلة النقل والزمن والسعر الذي يتناسب مع دخل الفرد واحتياجاته .

والشكل البياني التالي يوضح اهمية قطاع النقل على مستوى الوحدات الانتاجية حيث نلاحظ كلما كان هناك تنسيق بين الطلب والعرض على المنتجات سيؤدي ذلك الى تخفيض في اسعار السلع وتكلفتها النهائية ، اذ انة سيؤدي الى تحقيق معدلات النمو الاقتصادي وربحية المنتجين العالية بسبب زيادة الطلب على هذة المنتجات مما يساهم في تحسين نوعية الخدمات المقدمة وزيادة رفاهية ورضا العملاء والمنتجين على حدا سواء



شكل (1)

أهمية قطاع النقل على مستوى الوحدات الانتاجية



المصدر : سميرة ابراهيم ايوب ، اقتصاديات النقل دراسة تمهيدية ، الناشر الدار الجامعية ، الاسكندريه ، ص20 2003،

أما مساهمة قطاع النقل على مستوى المجتمع فهو يساهم في إحداث التغيير الإجتماعي بين أفراد المجتمع من خلال تسهيل عملية الاتصال الإجتماعي بين الريف والمدينة وبين أرجاء الدولة الواحدة من جهه ، وبين مختلف الدول من جهة ثانية ، ويساهم النقل في زيادة تحقيق التطور الاجتماعي بأعتبار إن المجتمعات المتخلفة هي التي تنغلق على نفسها بسبب صعوبة الاتصال مع المجتمعات الاخرى ، مثل بعض المجتمعات في افريقيا واسيا إلتي مازالت تعيش معيشة بدائية والسبب في ذلك هو انعدام الاتصال بينها وبين المجتمعات الاخرى .

(كمونة بدون ذكر للسنة ، 3)



ويمكن القول بإن اي تنمية اقتصادية ترتبط أساساً بتوفر تسهيلات وامكانيات نظم النقل المناسبة ، وهو امرُ يستدعي إن تقوم عملية التخطيط للنقل على اساس علمي سليم وعلى أساس التوازن بين التطور السريع لنظام النقل من جهة والظروف الاقتصادية والاجتماعية من جهة اخرى . (توفيق 1985 ، 9-13).

اما التصنيف العام للانواع النقل فهو يختلف بأختلاف انواع النقل ووسائلة وذلك حسب طبيعة التصنيف والتي تعددت وكالاتي:- (بوزيدي 2012 ، 11-12).

1- التصنيف على وفق مجال التشغيل ويشتمل ثلاثة أنواع وهي:- النقل الداخلي وهو الذي يكون داخل نطاق الدولة ، النقل الخارجي وهو النقل العابر بين الدول ، النقل الحضري وهو النقل الذي يتم داخل حدود المدينة .

2- التصنيف على وفق المسار ويكون على ثلاثة انواع :- النقل البحري او النهري ، النقل البري (طرق وسكك حديد وخطوط الانفاق) ، النقل الجوي (الطائرات بمختلف انواعها).

3- التصنيف على وفق القوى المحركة وتشتمل مايأتي :- بشري (الدراجة والعربات ، الى اخرة) ، قوى الطبيعة (الرياح للسفن الشراعية والتيارات المائية) ، الطاقة (وقود وكهرباء).

4- التصنيف حسب نوع الخدمة ويشتمل على :- متخصصة لنقل الركاب فقط او البضائع فقط ، مشتركة لنقل الركاب والبضائع .

5- التصنيف حسب مستوى الخدمة ويشتمل على :- السرعة (عادية ، سريعة) ، انتظام الخدمة دائمة ، تحت الطلب.

6- التصنيف حسب طبيعة وسيلة الخدمة :- ويشتمل على النقل العام والخاص وهو التصنيف الذي يهتم به المتخصصون في مجال تخطيط النقل الحضري .

توجد اشكال وانواع متعددة للنقل تتيح للناقل إمكانية اختيار وسيلة النقل المناسبة من حيث التكلفة والسرعة فضلاً عن معايير أخرى مثل خصائص وطبيعة كل وسيلة ، وطبيعة المواد المنقولة وتنقسم وسائل النقل إلى ما يأتي (النقل البري والبحري والنهري والجوي والانابيب) ويمكن إن نختار وسيلة واحدة او الجمع بين أكثر من وسيلة النقل بما يحقق التكلفة والسرعة في النقل وهذا مايعرف بالنقل المركب ، والجدول الأتي يبين العوامل المؤثرة في اختيار وسيلة نقل معينة عن الاخرى .



جدول (1)

العوامل المؤثرة في اختيار وسيلة نقل معينة عن الاخرى

عوامل متعلقة بالسلع المنقولة	عوامل متعلقة بوسيلة النقل	عوامل متعلقة بالمنشأة
وزن السلع	التكلفة	حجم المنشأة وأهدافها
أحجام السلع	السرعة (الوقت اللازم للنقل)	استراتيجيات التسويق بالمنشأة
مدى انتظام الشحنات	مدى الاعتماد على الوسيلة	الهيكل الإداري للمنشأة
قابلية البضائع للتلف من عدمه	المدى الجغرافي الذي تغطيه الوسيلة	طبيعة المنافسة السائدة
نوع التغليف	مدى الرقابة على السلع أثناء مرحلة النقل	
	الدقة في تحرير المستندات للنقل	

المصدر: المفاهيم الحديثة في ادارة خدمات النقل واللوجستيات ، المنظمة العربية للتنمية الادارية- بحوث ودراسات ، تأليف عدد من خبراء المنظمة ، ص68 ، العدد439 ،2007

المبحث الثاني : – دور التنمية البشرية في قطاع النقل

يعد العنصر البشري هو الاساس الذي تقوم عليه عملية النقل لما تتطلبه هذه العملية من جهد بشري في إنجاح مهامها إذ لاتقتصر عملية النقل على قائد المركبة ، بل تتناول جوانب مختلفة ومتعددة كمساعدي السواق والمضيفين وموظفي إدارة وميكانيكين وعمال صيانة وخدمات ومنفذي مشاريع النقل ومهندسين بمختلف الاختصاصات فتوفير الملاكات البشرية هو إيفاء لمتطلبات التطور الحاصل في قطاع النقل باعتبار إن الزيادة في مهام هذا القطاع تستوجب إن تقابلها زيادة في العنصر البشري وهذا يعني توفير فرص عمل كثيرة لمختلف الاختصاصات ، ولهذا يمكن تعريف التنمية البشرية هي توسيع لحريات البشر ، ليعيشوا حياة مديدة ملؤها الصحة والابداع ، ويسعوا الى تحقيق الاهداف التي ينشدونها ،



ويشاركوا في رسم مسارات التنمية في إطار من الانصاف والاستدامة على كوكب يعيش عليه الجميع ، فالبشر أفراد وجماعات هم المحرك لعملية التنمية البشرية وهم المستفيد منها ، وترتكز على مكونات أساسية هي :- (تقرير التنمية البشرية 2010، 22) التمكين من خلال توسيع قدرات الناس ، التعاون فالتنمية البشرية لا تعنى بالافراد كأعداد فقط بل تعنى إيضاً بكيفية تفاعلهم وتعاونهم في المجتمعات المحلية ، الانصاف لا ينطبق ذلك على الثروة والدخل فقط بل على السعي إلى تحقيق الانصاف في القدرات الاساسية وفي الفرص ، الاستدامة بحيث تلبي التنمية البشرية حاجات الجيل الحاضر من دون إن تعرض قدرة الاجيال المقبلة على تلبية احتياجاتها للخطر، الأمن تعمل التنمية على إن يكون الناس متحررون من التهديدات المزمنة مثل المرض والقمع وكذلك تعمل على حدوث اختلالات مفاجئة ومؤلمة في حياتهم اليومية . والنمو الاقتصادي الجيد الذي يعزز التنمية البشرية بجميع أبعادها حسب تقرير التنمية البشرية هو النمو الذي يحقق الآتي:- (2010 ، 22).

(يولد العمالة الكاملة ويؤمن الرزق للناس ، يعزز حرية الناس ويسهم في تمكينهم من تحقيق أهدافهم ، يوزع الفوائد توزيعاً عادلاً ، يعزز التماسك الاجتماعي والتعاون بين الأفراد والمجموعات المختلفة ، يصون التنمية البشرية في المستقبل).

عناصر التنمية البشرية: هي المنظومة المتكاملة التي تتعلق بعناصر العرض والطلب الخاصة بالموارد البشرية ، والتي تشمل تنمية هذه الموارد من جهة واستثمارها من جهة اخرى وتتضمن هذه المنظومة مجموعتين من العناصر التي تترابط وتتفاعل في إطار المعايير والقيم والأطر الاجتماعية والاقتصادية والسياسية والثقافية السائدة في المجتمع وهذه العناصر

هي:-(عبد الحميد 2010 ، 70-74)

أ-العرض من الموارد البشرية والعوامل المؤثرة فيه :- يعني العرض مجموع المتاح من الموارد البشرية للتشغيل خلال فترة مدة معينة وهناك العديد من العوامل المؤثرة في هذا المجال ولعل من أهمها : (عدد السكان ، الهجرة بأنواعها الداخلية والخارجية ، العادات والتقاليد ، درجة المهارة ، القواعد التنظيمية للعمل ، الاجور والمزايا النقدية للعمل)

ب-الطلب على الموارد البشرية والعوامل المؤثرة فيه: - هو طلب اجمالي الاحتياجات من الموارد البشرية الخاصة بمشروع معين ، اوقطاع او على المستوى القومي خلال فترة مدة معينة .

اما العوامل المؤثرة في الطلب على الموارد البشرية فمن أهمها:



-معدل النمو في الناتج وذلك على مستوى المشروع وعلى المستوى القومي ، التغير في متوسط انتاجية الموارد البشرية ، معدل الأجور ونسبة الاجور إلى تكاليف الانتاج ، الاستثمارات المنفذة وحجمها على مستوى المشروع ، حجم التوسعات المتوقعة في المستقبل تؤثر ايضاً على الطلب الخاص بالموارد البشرية ، نمط التكنولوجيا المستخدم من حيث كونها كثيفة العمل او كثيفة رأس المال ، الحالة الاقتصادية من حيث الانتعاش والكساد ، حجم الطلب على منتجات المشروع محلياً وخارجياً ، معامل رأس المال / العمل ، معامل استخدام قوة العمل اي النسبة بين العمل والانتاج والاهداف الموضوعة والمخططة (مصفوفة العمالة / انتاج) . كما تتأثر الموارد البشرية على جانبي العرض والطلب بشكل عام بمجموعة من العوامل التي ترافق حركة العولمة والتطورات العالمية وتتأثر بها أو تؤثر فيها بأسلوب او باخر وتتضمن ما يأتي (العوامل السكانية والجغرافية والعوامل الاقتصادية والعوامل الاجتماعية والعوامل السياسية والعوامل الدولية) .

المبحث الثالث :- دور اللوجستيات والتكنلوجيا الحديثة في تطور وسائل النقل المختلفة حول العالم

يعد نشاط النقل من أهم الانشطة الخاصة للتوزيع والامداد اللوجستي في معظم الشركات إذ إن كلفة النقل تساوي 3\2 من الكلفة الكلية للتوزيع والامداد اللوجستي وتقدر بنحو 9%-10% من الناتج القومي الاجمالي ، وتعد وظيفة النقل أحد الاعمال اللوجستية الرئيسه في الشركات إذ يقوم النقل بأضافة قيمة للمنتجات من خلال توفير المنفعة المكانية ، كما ان كلفة النقل تشكل نسبة عالية تقدرب 45% من الكلفة الكلية للاعمال اللوجستية .

(الزعبي وعزام 2012 ، 249)

وتعني اللوجستيات عمليات توفير المواد الخام الاولية وتجهيزها ونقلها إلى المصنع للتصنيع ثم بيع المنتجات في الاسواق العالمية ، فهي امتداد للتجارة الدولية وهي تعتمد بشكل كبير على اسناد العمليات غير الأساسية الى شركات متخصصة من الباطن ، وتعرف اللوجستيات العالمية (بدوي 2003 ، 325) بأنها الطلب المشتق من عولمة جانبي العرض والطلب بما يخلق سلاسل توزيع عالمية شديدة التعقيد وهذا يتطلب خبرات لوجستية متخصصة لتمكين المنتجين من تغطية أسواقهم بكفاءة وانتظام بأقل التكاليف ، وهناك نوعان من اللوجستيات وهي لوجستيات تجارية برية والثانية اللوجستيات التجارية البحرية ، فالوجستيات التجارية البرية ما تزال التجارة البرية في المنطقة العربية تواجهة صعوبات منها معوقات التكامل التجاري العربي حيث ادى الى ارتفاع تكاليف التجارة الاقليمية بنسبة 40% بالاضافة الى معوقات هيكلية اساسية تواجهة التجارة وتحد من تعزيز المبادلات التجارية بين الدول العربية بسبب نظم الحماية التجارية



المرتكزة على سياسة احلال المستوردات لكونها لازالت مهيمنة على الدول العربية والتي تتميز بأعاقة تنافسية الصادرات

.

(منظمة التجارة الحرة العربية الكبرى 2015 ، 34) اما اللوجستيات التجارية البحرية فهذة تعتمد على تطور الموانئ والنشاط البحري للمنطقة العربية ومدى ارتباط هذا التطور بمؤشر قياس الارتباط البحري العالمي وعلى المستوى العربي هناك معوقات عديدة منها الافتقار إلى مصانع لبناء السفن والتمويل المطلوب والتكلفة العالية في التأمين على السفن وضأله عدد مراكز التأهيل والتدريب والافتقار الى معدات وقطع السفن . ولكي تنجح ارضية اللوجستيات ووظائفها ومهامها بنجاح لابد من توافر بعض الشروط الاساسية ومنها :- (لاشين 2007 ، 179- 180)

1- وجود بنية اساسية قوية حديثة من طرق وجسور وانفاق واتصالات ووسائل نقل حديثة مختلفة وكهرباء وماء من اجل ربط الارضية مع المناطق الاخرى وتكون صالحة للتعامل مع نوعيات المركبات والبضائع المحمولة .

2- إن يكون هناك اتصال جيد بين جميع المتعاملين مع ارضية اللوجستيك (الموانئ البحرية ، البنوك ، المطارات ، شركات التأمين ، اصحاب البضائع ، الجمارك ، وكلاء الشحن) لان سرعة وفاعلية ودقة توافر المعلومات لدى جميع المتعاملين في منظومة النقل تزيد من فاعلية المنافسة .

3- إن تتميز الاجراءات الادارية الحكومية والكمركية بالدقة والبساطة والسرعة حتى لاتكون سبباً في تعطيل حركة البضائع.

4- إن يتم اختيار مكان ارضية اللوجستيات بالدقة التي تخدم الهدف الذي انشئت من اجله فالسلسلة اللوجستية تبدء من لحظة استخراج المادة الخام وتنتهي بوصول السلع للمستهلك النهائي بسعر مناسب ووقت مناسب .

5- إن تكون الادارة على درجة عالية من الكفاءة وقادرة على اتخاذ القرار السليم في الوقت المناسب بأستخدام تقنيات حديثة وتكون ادارة ارضية اللوجستيات بمستوى يؤهلها للتعامل مع شركات الملاحة العملاقة ولديها القدرة على استخدام افضل الموارد البشرية والمادية المتاحة افضل استخدام لها .

ومن الامثلة عن مراكز اللوجستيات بالعالم ميناء هونج كونج حيث تم ادخال نظام Message service الذي يتيح لسائقي الشاحنات والجرارات الحصول الفوري المستمر على معلومات عن حركة الميناء عن طريق هواتفهم النقاله ومن المتوقع أن يقلل ذلك من وقت الحركات الزائدة للجرارات بنسبة 10% فضلاً عن الحيلولة دون حدوث اختناقات في الحركة على الطرق والمحاور بسبب تكدس وسائل النقل. (النحراوي 2009 ، 273) ومع تطور تكنلوجيا



الاتصالات والمعلومات ستصبح شركات صناعة الخدمات اللوجستية العالمية شركات فائقة التقدم ذات عناوين الكترونية لأنها ستعمل من خلال شبكات الانترنيت وتتعامل مع عملائها من خلال منظومات الاتصالات والتجارة الالكترونية التي تقدم خدمة العمل والادارة والتنظيم لمواقعها والدفع والسداد من الهواتف المحمولة أو شبكة الانترنيت بحسب النحراوي (2009 ، 274- 275) ومن الأمثلة على مراكز اللوجستيات هناك ميناء روتردام الذي تبلغ نسبة مراكز اللوجستيات التي اقامتها الشركات الأمريكية في هولندا 49% من إجمال مراكز اللوجستيات الامريكية في اوروبا وهناك 42% من المراكز اللوجستية التابعة لشركات يابانية تتواجد في هولندا ومعظم هذة الشركات متخصصة في صناعة الدواء والكمبيوتر والسيارات وصناعة المعدات ومهمات المكاتب فبحسب بدوي (2003 ، 328) وهناك ميناء سنغافورة وهو أحد المواقع الرئيسة في العالم للوجستيات كما ان هناك العديد من الشركات المتعددة الجنسية تسعى لاقامة مراكز اللوجستيات لتكون قاعدة رئيسة لتوزيع منتجاتها في اسيا والباسفيك ويوجد في سنغافورة 500 شركة متعددة الجنسية تجارية جعلت منها مراكز للتوزيع فضلاً عن توفر خدمة النقل الجوي والبحري وهي خدمة النقل المشترك ، فالمنتجات عالية القيمة يمكن شحنها بالنقل المشترك إذ سيقل زمن الشحن بدون زيادة كبيرة في قيمته ويمكن شحن البضائع بحراً من الشرق الاوسط الى سنغافورة ثم تشحن إلى اوربا جواً مباشرة حسب بدوي (2003 ، 328)

وهناك مشروع قناه السويس في جمهورية مصر العربية حالياً الذي سيعود بالنفع على الدول المجاورة لإنه سيعمل على ربط الموانئ والمناطق اللوجستية بين مصر والدول العربية ، وهناك أيضا موانئ دبي العالمية التي تطبق الأنشطة اللوجستية إذ تم افتتاح محطة الحاويات الجديدة رقم 3 في ميناء جبل علي الذي شهد رسو أول سفينة مجدولة تجارية في المحطة الجديدة التي تعد الاكثر تطوراً في العالم ، حيث يصل عمق المحطة 18م فقد تم إضافة 4 مليون حاوية نمطية قياس 20 قدم إلى طاقة ميناء جبل علي لتصل الى 19 مليون حاوية نمطية . (التقرير الاقتصادي العربي الموحد 2015 ، 328) والجدول الأتي يبين تصنيف جودة البنى التحتية لدول مجلس التعاون الخليجي لعام 2016 إن من خلاله نلاحظ دولة الامارات العربية المتحدة حققت تصنيف متقدم عربيا وهو 13 ويعزى ذلك إلى الاستثمارات في البنية التحتية اللوجستية للدولة وتطويرها للموانئ البحرية والجوية ومكانة مثل ميناء جبل علي الذي يعد مركزاً لنقل البضائع بين السفن ، وإيضا الانفاق الحكومي المستمر في دولة الامارات على تطوير البنية التحتية وتطوير وصلات الشحن القوية وضمان حرية الدخول إلى الاسواق العالمية نتيجة اتفاقيات التجارة الحرة وانخفاض حواجز التجارة . ومن بعدها تأتي



قطر اذ احتلت التصنيف 30 والبحرين 44 وسلطنة عمان 48 والسعودية 52 واخيراً الكويت 53 كما هو مبين في الجدول التالي .

جدول (2)

تصنيف جودة البنى التحتية لدول مجلس التعاون الخليجي لعام 2016

مؤشر اداء الخدمات اللوجستية	الامارات	قطر	البحرين	سلطنة عمان	السعودية	الكويت
تصنيف مؤشر اداء الخدمات اللوجستية	13	30	44	48	52	53
درجة مؤشر اداء الخدمات اللوجستية	3.94	3.60	3.31	3.23	3.16	3.15
الجمارك	3.84	3.55	3.14	2.76	2.69	2.83
البنية التحتية	4.07	3.57	3.10	3.44	3.24	2.92
الشحنات الدولية	3.89	3.58	3.33	3.35	3.23	3.62
الكفاءات اللوجستية	3.82	3.54	3.38	3.26	3.00	2.79
التتبع والمتابعة للشحنات	3.91	3.50	3.32	3.09	3.25	3.16
التوقيت الزمني	4.13	3.83	3.58	3.50	3.53	3.51

Source: connecting to compete 2016 trade Logistics in the Global Economy, p.38-39

ومع ظهور وتقدم الحاسبات وتكنلوجيا المعلومات والاتصالات في جميع قطاعات الأعمال أصبح الحاسب مكوناً اساسياً من مكونات الاعمال الحديثة ، وانتشار مفهوم الجودة الشاملة في منظمات الاعمال وما صاحبه من تطور وشركاء الاعمال جميعاً ، كل تلك التطورات ساعدت على ظهور مايسمى بنظم النقل الذكية التي تربط بين عناصر النقل الفردية وتقوم بجمعها في نظام واحد عن طريق تطويع واستخدام تكنلوجيا المعلومات المتطورة ومن أهم التأثيرات الملحوظة لتطور تكنلوجيا المعلومات والاتصالات في مجال النقل الدولي المزايا الآتية:- (النقل المتعدد الوسائط 2011 ، 143)

منها تحسين الاداء في اللوجستيات : وهو التحسن الملحوظ في تبادل المعلومات عبر سلاسل الامداد ويترتب عليه



استخدام نظام تبادل البيانات الالكترونية لتحسين في عمليات التتبع للوكبات من خلال استخدام نظم التتبع بالاقمار الصناعية ، وظهور هيكل جديد لسلاسل التوريد : ان التحسن في اداء سلاسل التوريد يترتب عليه تغيير هيكل بناء تلك الصناعة وظهور خدمات جديدة فسهولة الحصول على المعلومات عن الموردين والمستخدمين حسن من العمليات التجارية المباشرة كما ان التكنلوجيا الحديثة المدعومة بأستخدام شبكة الانترنيت ترتب عليها ظهور مايسمى بسلاسل التوريد الافتراضية وهي عبارة عن نظم اتصال تستخدم شبكة الانترنيت مع قاعدة بيانات مركزية تسمح بتكامل جميع عمليات اللوجستيات والتي يمكن لجميع الاطراف استخدامها عند الحاجة ومثال على التكنلوجيا الحديثة نظام Planning and routing inter-model system التي تسمح بالتخطيط لنقل الحاويات من وإلى شاحنين عدة وشركات الشحن مما يؤدي إلى التحسن في كفاءة عمليات النقل، ونظام بيوت معلومات التخليص والتي تقوم بأستخدام مواقع الانترنيت التي تحتوي على معلومات عن شركات الشحن وامكانياتها وتسهل الاتفاقات فيما بينها وبين طالبي تلك الخدمة . وقد أدى استخدام تقنية النظم الذكية

.(لحول وحناشي 2014 ، 41) من قبل الدول المتقدمة إلى تغيير الهيئة التقليدية لحركة المركبات على الطرق وتعرف نظم النقل الذكية بأنها استخدام تقنيات الحاسب الالي والالكترونيات وتكنلوجيا المعلومات والاتصالات في مجال النقل ولها دور اساس لهذه التكنلوجيا إذ ساعدت على الاستخدام الامثل للبنية التحتية وتحسين الأمن والسلامة وتشجيع الانتقال إلى وسائط النقل الصديقة للبيئة وتقليل استهلاك الطاقة والتلوث ومصادر الازعاج ، أما النظم الفرعية لنظام النقل الذكي فهي تشتمل على نظم الموقع الاوتوماتيكي للمركبات avl ، ونظم التعداد الاوتوماتيكي للراكبين ape ، ونظم جمع المرور مستندة على البطاقات الذكية cap ، ونظم التحديد من خلال الترددات الراديوية rfid ، ونظم التخطيط الزمني والمعلومات الجغرافية GIs ومعلومات المسافرين وعادة ماتستخدم هذه النظم مع نظم تحديد الموقع العالمي pgs. . حسب لحول وحناشي (2014 ، 42) أما its فهو يستخدم في إدارة الطرق السريعة وإدارة النقل العام ، والمرور والحوادث والتحكم بالإشارات المرورية ومعابر سكك الحديد والمعلومات المخصصة للمسافرين في النقل الاقليمي المتعدد الوسائط وتحصيل رسوم المرور الكترونيا والاستجابة للطوارئ .(الغزي 2010 ، 2) والجدول الأتي يبين لنا الصورة التفصيلية لغايات واهداف تطبيق تقنية نظم النقل الذكية .



جدول (3)

الغايات والاهداف من تطبيق تقنية نظم النقل الذكية

الغايات	الاهداف
1- زيادة الكفاءة التشغيلية لنظام النقل وزيادة سعتة	زيادة السرعات وتقليل التوقف والتأخير عند نقاط التحميل بين وسائط النقل وتقليل التكاليف التشغيلية للبنية التحتية وتقليل تكاليف نقل البضائع وتسهيل
2- تحسين مستويات الحركة والراحة للمتنقلين	تحصيل أجرة ركوب النقل العام وزيادة الأشغال للوكبات الخاصة وزيادة استخدام النقل.
3- تحسين مستوى السلامة المرورية	زيادة فرص الانتقال الشخصي وتخفيض التكاليف الشخصية بما في ذلك تقليل زمن الرحلة وتكاليفها وتقليل اجهاد السائق والحفاظ على امن وسلامة البضاعة وزيادة مستوى السلامة والأمن الشخصي وتخفيض تكاليف حركة البضائع للشاحنين.
4- تخفيض استهلاك الطاقة والحد من الأثار البيئية	تقليل عدد الحوادث والوفيات وزيادة مستوى الأمن الشخصي.
5- تحسين الإنتاجية الاقتصادية الحالية والمستقبلية للأفراد والمنظمات والاقتصاد العام	تقليل انبعاث العوادم واستهلاك الوقود بسبب الازدحام وتقليل التلوث الضوضائي وتقليل مضايقة المرور للأحياء السكنية.

المصدر : نظم النقل الذكية : أهم مواضيعها وفرص تطبيقها في المملكة العربية السعودية ، د. سعد بن عبد الرحمن القاضي ، ص3 ، جامعة الملك سعود ، الرياض ، 1999 ، موقع على شبكة الانترنيت
www.kau.edu.sa\show-res.aspx?site-id=320&rn=35081&ing

أما تطبيق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في النقل البحري فهي تتمثل في مجالين رئيسين تم تطبيقهما الأول تكنلوجيا المعلومات والاتصالات في شركات النقل البحري ، الثاني استعمال هذه التكنلوجيا في البنية الاساسية البحرية مثل الموانئ والقنوات ، إذ تستعمل شركات النقل البحري تكنلوجيا التوابع الاصطناعية وهي GPS مع خرائط رقمية الكترونية واتصالات رقمية في الاتجاهين من السفن إلى الساحل إذ تتيح هذه النظم تتبع السفن والحاويات والمعدات في الوقت الحقيقي وحساب الجداول الزمنية المثلى ، أما استعمال تكنلوجيا المعلومات في البنية الاساسية البحرية فلقد تم استعمالها



من أجل الوقت الحقيقي ونظم التبادل الالكتروني Edi للبيانات بصورة أساسية وتتبع حركة السفن والشحنات في الموانئ والقنوات وإدارة الشحن والتفريغ على الوجه الأمثل عن طريق تخصيص المرافئ والروافع والتخزين في ساحات الحاويات وتسليم البضائع الى وسائط شحن أخرى مثل سكك الحديد أو الشاحنات عند بوابات الميناء . حسب النقل المتعدد الوسائط (2011 ، 161) ، أما دور تكنلوجيا المعلومات والاتصالات في مجال النقل الجوي فقد تم استخدام نظام GPS لتحديد المواقع فقد يقوم بتتبع المسارات مما ييسر عملية الدعم الجارية للبنية الاساسية لمراقبة الحركة الجوية واستخدام EDI للبيانات في الإدارة والتوجيه والجدولة ، ومن أهم فوائد هذه التكنلوجيا بحسب النقل المتعدد الوسائط (2011 ، 162). :-

هو زيادة المبيعات المباشرة بين المنتج والمستهلك ، وألغت دور الوسيط المادي والتكاليف المتصلة به ، والانتقال إلى علاقة شخصية الطابع بين هذه الصناعة والمستهلكين بحيث أصبحت السمة الأساسية لعصر تكنلوجيا المعلومات والاتصالات.

اما دور تكنلوجيا المعلومات والاتصالات في سكك الحديد فقد تم فيها استخدام علامات التعريف الالكترونية للعربات والقاطرات مع قارئات متصلة بالبنية الاساسية ، وقد تم استخدام هذه التقنية بتركيب خطوط متوازية على العربات وكابلات ألياف بصرية على طول مسارات السكك الحديدية ومن فوائدها ما يأتي :- هو تحسين معدلات الانضباط في الحركة بمعدل كبير ، و التحسن الكبير في كفاءة استخدام السكك الحديدية . والجدول الأتي يبين لنا تقييم البنك الدولي لجودة كل نوع من أنواع البنية التحتية في مناطق الدول النامية لعام 2016 نلاحظ إن منطقة الشرق الأوسط وشمال افريقيا قد حققت جودة عاليه في مجال تصنيف الموانئ اذ وصلت إلى 33 ، والطرق إلى 24 ، وكذلك حققت منطقة جنوب اسيا جودة عالية في مجال تكنولوجيا المعلومات والاتصالات إذ وصلت في تصنيفها إلى 65 بمناطق العالم الأخرى ، أما منطقة أوروبا وأسيا الوسطى حققت جودة عالية للتصنيف في مجال المطارات حيث وصلت إلى 48 مقارنة بمناطق العالم الأخرى ، وهذا يرجع إلى الاستثمارات الضخمة التي وجهت إلى المجالات الاتية وهي المطارات والطرق والموانئ وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات والتي ساهمت بدورها في تحقيق التنمية الاقتصادية لهذه المناطق من العالم .



جدول (4)

تقييم البنك الدولي لجودة كل نوع من أنواع البنية التحتية في مناطق الدول النامية لعام 2016.

المناطق	الموانئ	المطارات	الطرق	سكك الحديد	التخزين ونقل الشحنات	تكنولوجيا المعلومات والاتصالات
شرق اسيا والباسفيك	23	37	20	21	8	27
اوروبا واسيا الوسطى	27	48	24	22	30	50
امريكا اللاتينية والكاريبي	21	22	12	3	15	34
جنوب اسيا	18	25	5	3	18	65
افريقيا جنوب الصحراء الكبرى	25	23	18	17	23	32
الشرق الاوسط وشمال افريقيا	33	35	24	20	31	36

Source: connecting to compete 2016 trade Logistics in the Global Economy, p.18

المبحث الرابع : واقع قطاع النقل في المملكة العربية السعودية والتحديات التي تواجهه للمدة (2005– 2015)

تتكون منظومة النقل في المملكة العربية السعودية من الطرق البرية والنقل الجوي والخطوط الحديدية والنقل البحري إذ بلغ إجمالي أطوال شبكة الطرق المعبدة حسب وزارة النقل حوالي 62.7 الف كم حتى نهاية عام 2014 منها 15.1 الف كم طرق رئيسة تربط بين المناطق الرئيسة في السعودية والحدود الدولية ، وتخدم المناطق الحضرية الكبرى ونحو 10.2 الف كم طرق ثانوية تربط بين المدن الكبرى داخل المناطق وحوالي 73.4 الف كم طرق فرعية تتفرع من الطرق الثانوية وتخدم القرى والمناطق الزراعية ، اما النقل الجوي فهناك 27 مطاراً منها 4 مطارات دولية و8 مطارات اقليمية و15



مطاراً محلي كما تم الانتهاء خلال عام 2014 من توسعة وتحسين عدة مطارات في المملكة هي كل من مطار حائل وجازان والطائف والعلا وكذلك تم الانتهاء من تطوير وتوسعة مطار الملك عبد العزيز الدولي في نهاية عام 2015. (مؤسسة النقد العربي السعودي 2015 ، 33) أما فيما يتعلق بمشروع قطار الحرمين السريع الرابط مابين جدة ومطار الملك عبد العزيز ومكة المكرمة والمدينة المنورة ومدينة الملك عبد الله الاقتصادية في رابغ فعلى وفق احدث الاحصاءات الصادرة عن المؤسسة العامة للخطوط الحديدية سيتم الانتهاء من تنفيذه في نهاية عام 2016 إذ بلغت نسبة انجاز المرحلة الاولى والمتعلقة بإنشاء المحطات مايعادل 96 % لمحطة مدينة الملك عبد الله الاقتصادية و93 % لمحطة المدينة المنورة و87 % لمحطة مكة المكرمة و83 % لمحطة جدة ، حسب مؤسسة النقد العربي السعودي (2015 ، 33) أما خطوط السكك الحديدية فيبلغ طولها حالياً 1418 كم وهي تربط منطقة الرياض بالمنطقة الشرقية اللتين يتركز فيهما 40 % من إجمالي السكان و50 % من النشاط الاقتصادي، قد أشارت أحدث البيانات والمعلومات الصادرة عن صندوق الاستثمارات العامة إلى إن نسبة انجاز الخط في مشروع سكة الحديد (الشمال – الجنوب) قد بلغ أكثر من 97 % وهو يربط مابين مناجم الفوسفات في حزم الجلاميد مع مواقع التصنيع على الخليج العربي في رأس الخير بطول يزيد عن 1750 كم وأما الجزء المتبقي من الخط والذي يربط مدينة الرياض بمدينة القريات مروراً بسدير والقصيم وحائل والجوف والذي سيكون مخصصاً لتقديم خدمات نقل الركاب والبضائع فقد تم استكمال مانسبتة 95 % منه وتم استهداف النصف الاول من عام 2016 لبداية التشغيل . فبحسب مؤسسة النقد العربي السعودي (2016 ، 32) أما دور الموانئ السعودية فلم يقتصر على مناولة البضائع فقط بل اصبحت المحرك الاقتصادي للقطاعات المنتجة والمستهلكة كلها وترتبط ارتباطاً مباشراً بجميع الانشطة الاقتصادية والصناعية التي تقام في مدن ومناطق المملكة جميعها ، فالموانئ التجارية تؤدي دوراً محورياً في تيسير عمليات جلب السلع كافة والخدمات اللازمة لمتطلبات التنمية الاجتماعية والاقتصادية والصناعية ، أما الموانئ الصناعية فلها دور اساس في دعم الصناعات الوطنية وفتح المجال أمامها للمنافسة الخارجية من خلال قربها من مناطق الانتاج وتسهيل عمليات التصدير للصناعات البتروكيمياوية والسلع البترولية وتقديم الاعفاءات والتخفيضات المشجعة من تعريفة الموانئ ، فقد قامت شركة سابك بإنشاء مشروع الدعم اللوجستي في ميناء الجبيل التجاري يهدف المشروع إلى نقل منتجات شركة سابك من البوليمرات والبولي اثلين والبروبلين من المصانع إلى الميناء بطاقة سنوية تقدر ب 4.1 مليون طن إذ صمم المشروع ليستقبل 400 شاحنة في اليوم ويعمل على تصدير 557 الى 1577 حاوية معبأة في اليوم ، حسب التقرير الاقتصادي العربي الموحد (2015 ، 328- 330)



يوجد في المملكة العربية السعودية 9 موانئ رئيسة منها ست موانئ تجارية وميناءين صناعيان أما ميناء رأس الخير فمخصص للتعدين ، وتشتمل هذة الموانئ على 206 أرصفة ، والجدول الأتي يبين ناتج قطاع النقل والمواصلات والتخزين والناتج المحلي الاجمالي بالاسعار الجارية مليون ريال سعودي للمدة (2005-2015) والاهمية النسبية للقطاع إذ نلاحظ ارتفاع الاهمية النسبية لقطاع النقل والمواصلات والتخزين في عام 2015 إذ سجل ارتفاع (6.41 %) مقارنة مع باقي الاعوام .

جدول (5)

ناتج قطاع النقل والمواصلات والتخزين والناتج المحلي الاجمالي بالاسعار الجارية مليون ريال سعودي للمدة (2005-2015)

السنوات	ناتج قطاع النقل والمواصلات والتخزين(1)	الناتج المحلي الاجمالي (2)	الأهمية النسبية لقطاع النقل والمواصلات والتخزين % (3)
2005	43576	1230771	3.54
2006	49813	1411491	3.52
2007	61041	1558827	3.91
2008	77774	1949238	3.98
2009	88870	1609117	5.52
2010	101205	1975543	5.12
2011	115272	2510650	4.59
2012	124279	2752334	4.51
2013	134258	2791259	4.80
2014	144713	2826869	5.11
2015	155289	2422507	6.41

المصدر:الجدول من عمل الباحث بالاستناد الى المصادر الأتية

الحقل (1) و(2) ، مؤسسة النقد العربي السعودي ، المملكة العربية السعودية ، الاحصاءات السنوية العامة .

(3) من عمل الباحث تم استخراج الأهمية النسبية لقطاع النقل والمواصلات والتخزين = ناتج القطاع ÷ الناتج المحلي الاجمالي × 100



الجدول الأتي يبين مخصصات النقل والاتصالات في ميزانية الدولة حسب القطاع للمدة (2014-2017) مليون ريال سعودي إذ يلاحظ من خلال الجدول ارتفاع في مخصصات النقل والاتصالات في ميزانية الدولة للمدة المذكورة اعلاه وهذا ناجم من اهتمام الحكومة السعودية في تطوير القطاعات المدرجة من اجل تعزيز التكامل بين وسائل النقل المختلفة وتلبية احتياجات المواطنين .

جدول (6)

مخصصات النقل والاتصالات في ميزانية الدولة حسب القطاع للمدة (2014-2017) مليون ريال سعودي

القطاع	2014-2015	2015-2016	2016-2017
وزارة النقل	13622	11600	4705
وزارة الاتصالات وتقنية المعلومات	4291	4503	4189
المؤسسة العامة للخطوط الحديدية	1876	1657	839
المؤسسة العامة للموانئ	1752	1841	1093
الطيران المدني والخطوط السعودية والارصاد الجوية	43193	44468	45759
المجموع	64734	64068	56585

المصدر : الهيئة العامة للاحصاء ، السعودية ، موقع على شبكة الانترنيتwww.stats.gov.sa

و تحظى شبكة الطرق البرية في دول مجلس التعاون الخليجي بأهتمام كبير لتسهيل حركة التبادل التجاري وانتقال المواطنين ، اذ تشير البيانات الى الازدياد المستمر في أطوال الطرق المعبدة ليصل مجموع الطرق في عام 2012 إلى 123.4 الف كيلومتر، على حين كانت حوالي 64 الف كيلومتر في عام 2000 ، أي أن أطوال الطرق قد ازدادت في 2012 بنسبة 93% عن عام 2000 (لمحة إحصائية لدول مجلس التعاون الخليجي 2014 ، 73) ويتم نقل 80-90 % من التجارة البينية بين الدول العربية برآ بالشاحنات وتشكل تكلفة النقل البري عنصرآ هاماّ في تكلفة المنتج ، ويصل متوسط تكلفة النقل الطرقي 0.24 دولار \كم في الدول العربية وتصل سرعة سير الناقلات على الطرق الدولية العربية



12كم \ ساعة بين الدول العربية . والجدول الأتي يبين تكاليف النقل البري للبضائع بين الدول العربية الممرات والمسافة والتكاليف بالدولار لعام 2012-2013

جدول (7)

تكاليف النقل البري بين الدول العربية الممرات والمسافة والتكاليف بالدولار

الممرات	المسافة كم	الأيام في الطريق	تكاليف غير رسمية \ دولار	إجمال التكاليف \ دولار	التكلفة دولار\ كم
الاردن – السعودية – اليمن	2654كم	6	19	356	0.134
الاردن – مصر- ليبيا	2434كم	14.5	55	1214	0.499
الامارات-السعودية-مصر -ليبيا	2941كم	12.59	44	1140	0.388
المتوسط لكل الممرات	2242كم	7.92	24	529	0.24

المصدر : عادل الغابري ، تيسير التجارة في المنطقة العربية الواقع والتحديات ، ص16 ، 2012 ، موقع على شبكة الانترنيت

www.css.escwa.org.Ib/EDGD/3411/17.ppT

أما الجدول الأتي فيبين تكلفة وقت التصدير والاستيراد لدول مجلس التعاون الخليجي لعام 2014 في مجال النقل بالمطارات والموانئ إذ من خلاله نلاحظ أن تكلفة وقت التصدير في دولة الامارات العربية المتحدة قدرت ب 559 دولاراً وهذا بسبب إنخفاض رسوم الشحن الدولي في مجال النقل في المطارات والموانئ ، أما تكلفة وقت الاستيراد في دولة الامارات العربية المتحدة فقد قُدرت ب 647 دولار وهي الأقل مقارنة بين الدول الأخرى ويرجع هذا الانخفاض إلى انخفاض التكاليف من ميناء التفريغ إلى مستودع المشتري .

جدول (8)



تكلفة وقت التصدير والاستيراد لدول مجلس التعاون الخليجي لعام 2014 في مجال النقل بالمطارات والموانئ

	تكلفة وقت التصدير			تكلفة وقت الاستيراد		
	الموانئ والمطارات(1)			الموانئ والمطارات (4)		
	المسافة كم	الأيام	التكلفة دولار	المسافة كم	الأيام	التكلفة دولار
البحرين	--	1	5000	--	1	5000
الكويت	75	1	750	--	2	1500
السعودية	--	7	1500	--	5	1500
الإمارات	300	8	1000	300	9	1000

Source: connecting to compete 2014 trade Logistics in the Global Economy, p.41-43

(1) التجارة من نقطة الأصل إلى ميناء التحميل أو مايعادلها باستثناء الشحن الدولي لأسعار فوب

(2) بعد الميناء والمطار

(3) نموذج لحاوية 40 قدم جافة أو شبه مقطورة (الشحن الدولي بما في ذلك الرسوم في الموانئ والمطارات)

(4) من ميناء التفريغ إلى مستودع المشتري

(-) بيانات غير متوفرة

وهنالك مجموعة من التحديات التي تواجه قطاع النقل في المملكة العربية السعودية ومن أهمها مايأتي :- (وزارة النقل السعودية 2011 ، 19-21) كان للمملكة دوراً هاماً فية منذ انضمامها لمنظمة التجارة العالمية ، فقد عملت على تطوير واستحداث طرق تجارية جديدة إدراكاً منها لدور قطاع النقل في تسهيل التجارة ، إذ اصبح هذا القطاع يحتل أهمية كبرى في تحقيق التكامل مع الأسواق الاقليمية والعالمية ، كما ان للنفط دوراً هاماً في تطوير فاعلية الاقتصاد في هذا البلد يرافقه قدرة الاقتصاد على التطور والتنويع والتي اصبحت سمة متميزة فضلاّ عن عولمة الانشطة إذ استطاعت المملكة ان تحافظ على مزاياها التنافسية الاقتصادية كي تسهم بفعالية في النظام الاقتصادي العالمي ومن ثم فإن قطاع النقل يواجة تحدياً يتمثل في ضرورة رفع مستوى كفاءته وفعاليتة بما يؤمن دعم الاقتصاد الوطني وتمكينة من الاستجابة للمتغيرات ، والزيادة في اعداد السكان تولد طلباً متزايداً في مجال قطاع النقل ، لكونة يؤدي دوراً حيوياً في دعم النمو



الاقتصادي والتنمية الاجتماعية المتسارعين في المملكة ولكن متطلبات السلامة والحفاظ على البيئة المرتبطة بالقطاع وارتفاع معدلات الحوادث والإصابات والوفيات وكذلك التلوث البيئي الناتجة عن قطاع النقل لذا فإن السعي لتعزيز كفاية وفعالية وانتاجية قطاع النقل يجب ان لاتتجاهل التأثيرات السلبية من قبل قطاع النقل ، وكذلك تعد مهمات الدفاع والأمن الوطني وتحقيق الاستقرار الاجتماعي والتدخل السريع في الحالات الطارئة من المهمات الرئيسة والاساسية التي تعنى بها الحكومة ، ويؤدي قطاع النقل دوراً حيوياً في مساندة تلك المهمات ودعمها من خلال ضمان توافر مرافق وخدمات النقل وجاهزيتها من أجل توفير مايلزم من طرق التنقل والحركة في حال وقوع نزاعات خطيرة أو كوارث طبيعية ، ويمثل الحج حدثاً فريداً إذ يتمثل في اجتماع ملايين الحجاج الذين يتنامى عددهم ويتركز في منطقة جغرافية محدودة ولمدة قصيرة من الزمن في كل عام ، إذ أن من متطلبات قطاع النقل تأمين وصول الحجاج ومغادرتهم وحركة إنتقال الحجاج بين المشاعر لامثيل لها في أي مكان اخر في العالم ومن هنا فإن توفير خدمات النقل ومرافقة يجب ان تتسم بالكفاية والفعالية والسلامة بما يتوافق مع شرف الحج ، ويتطلب هذا افكارآ مبتكرة وتقنيات حديثة .

ولمواجهة هذه التحديات فقد تم صياغة ست أهداف استراتيجية رئيسة وفرعية لقطاع النقل فتبنيها واعتمادها ستقدم مفهوماً شاملاً ومتوازناً يأخذ في الاعتبار تعددية انماط النقل والاحتياجات والاولويات في ضمن قطاع النقل ومتطلبات تحقيق الرؤية المستقبلية والخطط التنموية للسعودية وتتضمن الاهداف الاستراتيجية الوطنية للنقل الأهداف الاساسية لقطاع النقل في المجالات الأتية:-

1- الكفاية والفعالية ويتم تحقيقها من خلال رفع مستوى أداء الجهات العاملة في تقديم خدمات النقل في القطاعين العام والخاص وتشجيع وتسهيل مشاركة القطاع الخاص في تقديم خدمات النقل وتطوير مرافقه وترشيد التسعير واسترداد التكلفة وإسناد مهام تنظيم وتخطيط ومتابعة النقل البري والبحري إلى جهة واحدة والتنسيق مع الهيئة العامة للطيران المدني فيما يخص النقل الجوي .

2- التنمية الاجتماعية والاقتصادية ويتم تحقيقها من خلال تشجيع النمو الاقتصادي في مختلف المجالات ودعم التنمية في جميع مناطق المملكة وتلبية متطلبات المجتمع فيما يخص لخدمات النقل وتعزيز المشاركة الاقليمية والدولية .

3- السلامة ويتم تحقيقها من خلال تحسين السلامة على الطرق لكل من عناصرها المركبة والسائق والبنية التحتية وزيادة وتفعيل الضوابط في الانظمة والقوانين المشجعة وتحسين أساليب وأنظمة وقواعد المعلومات بالسلامة وتحسين السلامة في مجال النقل الجوي وخطوط السكك الحديدية والنقل البحري في الموانئ والنقل بالأنابيب .



4- البيئة ويتم تحقيقها من خلال الحد من التلوث الناجم عن عمليات النقل ومن استهلاك الموارد الضارة في البيئة ونشر وتعزيز التوعية البيئية في المجتمع .

5- الأمن الوطني ويتم تحقيقه من خلال تلبية احتياجات النقل لمواجهه الكوارث الطبيعية والمتعمدة وتنفيذ الاجراءات اللازمة لتلبية احتياجات النقل من أجل الوفاء بمتطلبات الدفاع والامن الوطني

6- النقل في الحج ويتم تحقيقة من خلال تعزيز كفاية أنظمة النقل في الحج وتحسين ظروف السلامة في عمليات نقل الحجاج

والجدول الأتي (9) يبين لنا حركة نقل المسافرين والبضائع بأنواعها للمدة (2005-2015) إذ نلاحظ أن هناك زيادة في أعداد البضائع المنقولة في مجال النقل البحري اذ بلغت في عام 2015

(233952.5) الف طن وزن البضائع المنقولة مقارنة بعام 2005 إذ بلغت (135532.6) الف طن وزن البضائع المنقولة مقارنة مع وسائل النقل الاخرى ويرجع ذلك إلى إهتمام المملكة العربية السعودية في تطوير موانئها التجارية والصناعية والتي ساهمت في زيادة نشاط صادراتها الى الخارج من الصناعات التحويلية والاستخراجية لكون النقل البحري يتميز بتكاليف نقل منخفضة وهو ينقل مختلف أنواع البضائع بأحجام مختلفة ، أما في مجال نقل المسافرين فقد تفوق النقل الجوي على الوسائل الأخرى للنقل إذ إرتفع عدد المسافرين في عام 2015 الى 81.9 مليون مسافر بعدما كان في عام 2005 قد وصل إلى 34.0 مليون مسافر لكون هذة الوسيلة توفر الامان والراحة والدقة والانتظام في الرحلات المتحققة إذ يعلن عنها على وفق جدول زمني معلن مسبقا .

جدول (9)

حركة نقل المسافرين والبضائع بأنواعها في المملكة العربية السعودية للمدة (2005-2015)

السنوات	النقل الجوي المدني	النقل البري	الخطوط الحديدية	النقل العام	النقل بين المدن	النقل الدولي	النقل البحري	الاجمالي
2005	34.0	8.5	1.2	7.3	6.6	0.7	2.2	44.7
عدد المسافرين مليون مسافر	494.0	2498.0	2498.0	-	-	-	132540.6	135532.6
الف طن وزن البضائع المنقولة	35.5	8.4	1.1	7.3	6.8	0.5	1.3	45.2
2006	475.0	2668.0	2668.0	-	-	-	133830.3	136973.3
عدد المسافرين مليون مسافر	40.5	8.0	1.1	6.9	6.3	0.6	1.5	49.9
الف طن وزن البضائع المنقولة	520.0	3244.4	3244.4	-	-	-	140826.3	144590.7
2007عدد المسافرين مليون مسافر	42.2	8.7	1.1	7.6	7.0	0.6	1.3	52.2



158910.5	154862.3	-	-	-	3483.4	3483.4	564.8	الف طن وزن البضائع المنقولة
51.6	1.2	0.6	7.0	7.6	1.1	8.7	41.7	2008عدد المسافرين مليون مسافر
146320.8	142306.8	-	-	-	3471.3	3483.4	530.6	الف طن وزن البضائع المنقولة
54.1	1.3	0.6	5.7	6.3	1.1	7.4	45.4	2009عدد المسافرين مليون مسافر
158657.2	154024.6	-	-	-	4061.5	4061.5	571.1	الف طن وزن البضائع المنقولة
60.9	1.4	0.6	5.7	6.3	1.2	7.6	52.0	2010عدد المسافرين مليون مسافر
171158.4	165000.4	-	-	-	5516.0	5516.0	642.0	الف طن وزن البضائع المنقولة
73.9	1.5	0.5	5.9	6.4	1.2	7.6	64.8	2011عدد المسافرين مليون مسافر
192827.7	187722.1	-	-	-	4087.3	4087.3	1018.3	الف طن وزن البضائع المنقولة
77.5	1.3	0.5	6.4	6.9	1.2	8.1	68.1	2012عدد المسافرين مليون مسافر
199928.2	194764.9	-	-	-	4104.2	4104.2	10.59.1	الف طن وزن البضائع المنقولة
83.8	1.3	0.4	6.1	6.5	1.2	7.8	74.7	2013عدد المسافرين مليون مسافر
215716.3	210146.0	-	-	-	4550.5	4550.5	1019.8	الف طن وزن البضائع المنقولة
91.2	1.3	0.4	6.3	6.7	1.3	8.0	81.9	2014عدد المسافرين مليون مسافر
239920.1	233952.5	-	-	-	4803.9	4803.9	1163.7	الف طن وزن البضائع المنقولة

المصدر : مؤسسة النقد العربي السعودي ، المملكة العربية السعودية ، الاحصاءات السنوية العامة ، للسنوات 2005– 2015.

المبحث الخامس : الآفاق المستقبلية لتطوير قطاع النقل في المملكة العربية السعودية

اما الآفاق المستقبلية لقطاع النقل فتتمثل بقيام الحكومة السعودية برفع وتيرة إنفاقها على البنى التحتية من أجل تحقيق نمو مستدام ، وقد قامت المملكة بإنشاء خمسة مدن صناعية جديدة كمشاريع مستقبلية وهذه المدن بمثابة قواعد للتصنيع المحلي للصناعات مثل الاسمنت والكيمياويات والبلاستك والزجاج والفولاذ والسلع الاستهلاكية ، وهناك استثمارات كبيرة لتعزيز شكبة الخطوط الحديدية في المملكة لغرض دعم السياحة والتجارة ومن أهم مشاريع الخطوط الحديدية مشروع الجسر البري السعودي الذي سيربط جدة والدمام إذ سيمهد لحركة شحن سلسلة البضائع بين البحر الأحمر والخليج العربي ، كذلك تم منح الاولوية لانجاز خط حديدي يصل بين الشمال والجنوب بطول 24000 كم ويهدف



هذا المشروع إلى تحسين الربط بين مناطق الحزام المعدني في شمال السعودية والمدن الصناعية الكبرى وفي الوقت ذاته يسعى قطار الحرمين السريع المقترح لربط مكة المكرمة بالمدينة المنورة عبر جدة ومن ثم تقديم دعم قوي للسياحة فضلاً عن ذلك يوجد نحو 233 مشروعاً تحت التنفيذ للطرق في المملكة العربية السعودية بقيمة 10 مليارات دولار ، أما في مجال النقل الجوي فقد كشفت الهيئة العامة للطيران المدني في السعودية عن خطط لتطوير وتوسيع 34 مطاراً في البلاد ، أما في مجال النقل البحري فتسعى السعودية إلى توسيع موانئها ومرافقها التخزينية لتعزيز مكانتها وحضورها كمركز إقليمي لحركة الشحن ، ويمتاز ميناء الالفية الذي سيتم بناؤة كجزء من المشروع الطموح لمدينة الملك عبد الله الاقتصادية بموقع استراتيجي على البحر الأحمر ولسهولة الوصول منه إلى المدن الرئيسة في المملكة إذ سيصبح منصة طبيعية لحركة البضائع إلى أوروبا وافريقيا واسيا فضلاً عن التوسع في بعض الموانئ الرئيسة وتطوير النقل السريع من البحر الى الخطوط الحديدية والطرق والنقل الجوي سيسهل الربط البيني ويجعل حركة النقل سلسلة بين المدن وارصفة الموانئ والمجمعات الصناعية ، (شاوول بدون ذكر للسنة ، 18) وعلى وفق الهيئه العامة للاستثمار في المملكة فمن المتوقع ان ينمو الطلب على الشحن المحلي بمعدل سنوي يتراوح 4%-5% حتى عام 2020 ، كما تشير التوقعات الى النمو في حركة الشحن الجوي والبحري بمعدل 5%-8%. ولكن تطوير قطاع البنى التحتية والاستثمار فية يواجه تحديات كبيرة فعلى الرغم من قيام المملكة بالشروع في خطوات لتنويع اقتصادها الا انها لم تستكمل الاصلاحات القانونية والمؤسسية اللازمة بالرغم من اصدار قانون الاستثمار الاجنبي الجديد وانشاء الهيئة العامة للاستثمار وخصخصة الشركات العامة كلها عوامل شجعت الاستثمار في البلاد ولكن وتيرة الاصلاحات لم تصل بعد الى السرعة المطلوبة بسبب بعض السياسات إلتي تحظر منح بعض التراخيص الصناعية للشركات الاجنبية وتفرض حدوداً دنيا لرأس المال وتمنع بشكل واضح المشاركة الاجنبية في بعض هذه المشاريع ولمواجة هذا التحدي الكبير لابد من وضع استراتيجية شاملة ومنظمة للاصلاح الهيكلي والمؤسسي وزيادة التنسيق بين الهيئة العامة للاستثمار والجهات الحكومية من أجل مساعدة بعض القطاعات على الاستفادة من الإمكانيات المتاحة وتسريع النمو من خلال جذب الاستثمار الاجنبي والمساهمة في التنويع الاقتصادي للدولة .

الاستنتاجات والتوصيات

(الاستنتاجات)



إن للنقل أهمية على مستوى الدولة ككل إذ يخلق حركة تقدم للاقتصاد الوطني من خلال خلق ظروف المنافسة وتحقيق إقتصاديات الحجم في مجال الانتاج وتخفيض تكاليف إنتاج السلع والخدمات وتساوي الأسعار واستقرارها ونفقات العائلات في النقل والذي تتحكم به امور عدة منها منها تكلفة النقل بالنسبة للدخل ونفقات الدخل حسب حجم المدن ، ولتحقيق التنمية الاقتصادية والبشرية في أي دولة فأنها ترتبط بتوفير تسهيلات وإمكانيات نظم النقل المناسبة لذلك يستدعي الامر أن تقوم عملية التخطيط للنقل على أساس علمي سليم وعلى أساس توازن بين التطور السريع لنظام النقل من جهة والظروف الاقتصادية والاجتماعية من جهة أخرى ، ويعد نشاط النقل من أهم الانشطة الخاصة للتوزيع والامداد اللوجستي في معظم الشركات إذ ان كلفة النقل تساوي 2\3 من الكلفة الكلية للتوزيع والامداد اللوجستي وتقدر بنحو 9%-10% من الناتج القومي الاجمالي ، وتعد وظيفة النقل أحد الاعمال اللوجستية الرئيسة في الشركات إذ يقوم النقل بأضافة قيمة للمنتجات من خلال توفير المنفعة المكانية ، كما ان كلفة النقل تشكل نسبة عالية تقدر ب 45% من الكلفة الكلية للأعمال اللوجستية ، وهناك أمثلة على مراكز اللوجستيات بالعالم وهي مشروع قناه السويس الجديدة ، ميناء سنغافورة ، ميناء روتردام ، ميناء هونج كونك ، وتتكون منظومة النقل في المملكة العربية السعودية من الطرق البرية والنقل الجوي والخطوط الحديدية والنقل البحري ويواجه قطاع النقل فيها تحديات كثيرة أهمها توفير قطاع نقل يؤمن متطلبات السلامة والحفاظ على البيئة من التلوث البيئي وتعزيز مهمات الأمن الوطني وكذلك الحج فهو يمثل حدثاً فريداً إذ يتمثل بزيادة أعداد الحجاج والمعتمرين في كل عام وهذا يتطلب توفير خدمات النقل ومرافقة ، أما الآفاق المستقبلية لتطوير قطاع النقل فهي تتمثل بقيام الحكومة السعودية برفع وتيرة إنفاقها على البنى التحتية والمشاريع المستقبلية من أجل تحقيق التنويع الاقتصادي والنمو المستدام ، وعلى وفق الهيئة العامة للاستثمار في المملكة فمن المتوقع إن ينمو الطلب على الشحن المحلي بمعدل سنوي يتراوح 4%-5% حتى عام 2020 ، كما تشير التوقعات إلى النمو في حركة الشحن الجوي والبحري بمعدل 5%-8% .

(التوصيات)

تطوير وإعداد خطة وطنية شاملة لنظم النقل الذكية ومواكبة التطور والبحث العلمي للتكنولوجيات البديلة المبتكرة التي تساعد على تحسين كفاءة النقل وحماية البيئة من التلوث ، تدريب وابتعاث كوادر فنية متخصصة في الادارة الذكية وهندسة المرور وتوجيه وتمويل الإدارة العامة للمرور والجهات ذات العلاقة لتوفير نظم المعلومات والإدارة الذكية للنقل ، تنويع وإعادة توجيه منظومة النقل عن طريق البرامج التعليمية والتدريبية الجديدة وتوفير الفرص للأفراد والمؤسسات ذات



المهارات المختلفة للمساهمة في برامج وزارة النقل والجهات الاخرى المرتبطة بالنظام الذكي للطرق والمركبات ، دعم وإنشاء هيكل مؤسس لتطوير التقنية وتحويلها ونشرها عن طريق تحفيز التعاون والمشاركة بين الجهات الحكومية والجامعات والقطاع الخاص ، وتوثيق التعاون الدولي ولاسيما مع الدول المتقدمة للاستفادة من التطورات السريعة التي تحدث في تقنيات النقل ، وضرورة تبني رؤية مبنية على رغبات المستخدمين للنقل من أجل معرفة أرائهم وتوجهاتهم بهدف تحسين الخدمة ، وتوفير المناخ المناسب لجذب الاستثمارات لتطوير خدمات النقل ولابد من إعادة النظر في قوانين ولوائح الاستثمار الحالية مع وضع القيود التي تناسب ظروف البلد التنموية .

المراجع

1- أيوب ، د. سميرة إبراهيم ، 2003 ، إقتصاديات النقل دراسة تمهيدية ، الإسكندرية : الدار الجامعية

2- بدوي ، د. سمية ، 2003 ، إقتصاديات أنشاء وتطوير وتشغيل الموانئ في ظل المنافسة العالمية ، الإسكندرية : الأكاديمية العربية للعلوم والتكنلوجيا والنقل البحري

3- النحراوي ، د. أيمن ، 2009 ، لوجستيات التجارة الدولية ط2 ، الإسكندرية : دار الفكر الجامعي

4- الزعبي ، د. علي فلاح ، ود. زكريا أحمد عزام ، 2012 ، إدارة الأعمال اللوجستية مدخل التوزيع والإمداد ط1، عمان : دار المسيرة للنشر والتوزيع

5- توفيق ، د.محمد سالم .1985 ، هندسة النقل والمرور ، بيروت : دار الراتب الجامعية

6- عبد الحميد ، أ.د. عبد المطلب ، 2010 ، إقتصاديات الموارد الاقتصادية ، مصر : الشركة العربية المتحدة للتسويق

7-لاشين ، د. عبد القادر فتحي ، 2007 ، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل واللوجستيات ، مصر : المنظمة العربية للتنمية الإدارية بحوث ودراسات

8- مصطفى ، نهال فريد ، وجلال إبراهيم العبد ، 2004 ، إدارة اللوجستيات ، الإسكندرية : دار الجامعة الجديدة

9- محمود ، د. أحمد عبد المنصف ، 2001 ، إقتصاديات النقل البحري ، الإسكندرية : مكتبة الاشعاع الفني

10- بروال، نبيلة ، 2011 ، النقل والبيئة ، رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير ، جامعة الحاج لخضر- باتنة ، الجزائر : نسخة الكترونية



11- بوزيدي ، مسعودة ، 2012 ، سياسات تخطيط النقل الحضري في إطار ضوابط التنمية المستدامة (دراسة حالة مدينة الجزائر) ، رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التيسير ، جامعة فرحات عباس – سطيف . الجزائر : نسخة الكترونية

12- كافي ، خولة ، 2011 ، النقل بالسكك الحديدية وأثرة على الاقتصاد المحلي دراسة حالة : خط تقرت – قسنطينة، رسالة ماجستير مقدمة إلى كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التيسيير ، جامعة الحاج لخضر – باتنة . الجزائر : نسخة الكترونية

13- لحول ، سامية ، و راوية حناشي ، 2014 ، مساهمة نظم النقل الذكية في الحد من التلوث البيئي ، مجلة أسيوط للدراسات البيئية ،كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التييسير ، جامعة فرحات وجامعة الحاج لخضر . الجزائر ، العدد40

14- connecting to compete trade Logistics in the Global Economy.2014

15- connecting to compete trade Logistics in the Global Economy.2016

16-التحديات المستجدة في ظل التطورات العربية والعالمية ، منظمة التجارة الحرة العربية الكبرى 2015-2016 ، تقرير 22 ، 2015 نيسان: للاتحاد - العام لغرف التجارة والصناعة والزراعة للبلاد العربية .

17- التقرير الاقتصادي العربي الموحد ، 2015 ، صندوق النقد العربي : أبوظبي

18- تقرير التنمية البشرية ،2010 ، البرنامج الانمائي للأمم المتحدة : نيويورك

19- الاستراتيجية الوطنية للنقل ، 2011 ، وزارة النقل : المملكة العربية السعودية

20- المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل واللوجستيات ، 2007 ، المنظمة العربية للتنمية الأداريه - بحوث ودراسات ، العدد439 : تأليف عدد من خبراء المنظمة

21- دليل تخطيط النقل في المدن السعودية ، 2006 ، ط1 ، وزارة الشؤون البلدية والقروية : فهرسة مكتبة الملك فهد الوطنية للنشر

22- قطاع شؤون المعلومات – إدارة الاحصاء ، 2014 ، لمحة إحصائية لدول مجلس التعاون الخليجي ، العدد4 : الأمانة العامة لمجلس التعاون لدول الخليج العربية

23- مؤسسة النقد العربي ، 2015 ، التقرير السنوي 51 : المملكة العربية السعودية

24- مؤسسة النقد العربي ، 2016 ، التقرير السنوي .52 : المملكة العربية السعودية



25- الغزي ، صبحي ، 2010 ، أهمية نظم النقل الذكية في معالجة مشاكل النقل والسيطرة على الازمات : موقع على شبكة الانترنيت - www.alnoor.se>article.doc

26- الغابري ، عادل ، 2012 ، تيسير التجارة في المنطقة العربية الواقع والتحديات : موقع على شبكة الانترنيت www.css.escwa.org.Ib/EDGD/3411/17.ppT

27- القاضي ، د. سعد بن عبد الرحمن ، 1999، نظم النقل الذكية : أهم مواضيعها وفرص تطبيقها في المملكة العربية السعودية ، الرياض : جامعة الملك سعود : موقع على شبكة الانترنيت www.kau.edu.sa\showres.asp?siteid=320&rn=35081&ing

28- النقل المتعدد الوسائط . 2011 : موقع على شبكة الانترنيت www.shipping.com.jo\files\study%20from%20mot.doc

29- شاوول ، د. هنري . المملكة العربية السعودية الطريق إلى المستقبل . بدون ذكر للسنة : موقع على شبكة الانترنيت

.www.alkhabeer.com.pdf

30- كمونة ، د. حيدر . أهمية قطاع النقل والمرور في التنمية الاقتصادية والاجتماعية . بدون ذكر للسنة : بحث منشور على موقع جريدة المدى على الرابط الأتي

www.almadapaper.com/sub/06-405/p.19.htm



